Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3290

Der Bundesminister für Wirtschaft
IV B 2 – 22 70 03

Bonn, den 26. September 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Schiffbaupolitik der Bundesregierung**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Apel, Schmidt (Hamburg) und der Fraktion der SPD – Drucksache V/3237 (neu) –**

Die Kleine Anfrage wird im Namen der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Mittel sind von der Bundesregierung bisher eingesetzt worden, um den Exportschiffbau und den Ausbau der deutschen Flotte zu fördern? Welche Tonnage-Mengen sind auf diese Weise finanziell gefördert worden? Haben die bisher gewährten Hilfen ausgereicht, um die deutsche Wettbewerbssituation zu sichern?

Um den deutschen Werften die Anpassung an die international im Exportschiffbau üblichen Finanzierungsbedingungen zu ermöglichen, hat die Bundesregierung seit 1962 aus dem ERP-Sondervermögen zinsgünstige Kredite in Höhe von 870 Mio. DM sowie 220 Mio. DM Zinszuschüsse aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt. Die mit diesen Mitteln geförderten Ausfuhren werden bei Einbeziehung der bis 1972 erfolgenden Ablieferungen einen Wert von rd. 6,3 Mrd. DM erreichen. Durch die Beihilfen wird zur Zeit eine Zinssenkung um 2,5 % auf 5,5 % für einen Kredit von 80 % des Auftragswertes mit einer Laufzeit von 8 Jahren erreicht. Der Wert der Beihilfen beträgt rd. 7 % des Auftragswertes.

Ebenfalls seit 1962 sind durch den Bundesminister für Verkehr Darlehen und Zuschüsse in Höhe von 522 Mio. DM für Schiffbauvorhaben deutscher Reeder gewährt worden. Diese Hilfen beziehen sich auf Neubauten, die im wesentlichen bis zum Jahre 1969 abgeliefert werden und deren Wert zwischen 2 und 4 Mrd. DM liegen dürfte. Die Bauaufträge wurden deutschen Werften erteilt.

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 53 Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Zu diesen im Rahmen spezieller Werftprogramme bereitgestellten Beträgen kommen für Ausfuhren in Entwicklungsländer noch etwa 170 Mio. DM, die aufgrund von Kapitalhilfevereinbarungen für Schiffbaulieferungen zugesagt wurden *).

Außerdem sind aus Mitteln des ERP-Sondervermögens von 1963 bis 1968 zinsgünstige Kredite in Höhe von 145 Mio. DM zum Neu- bzw. Umbau von Handelsschiffen mit rd. 350 000 BRT und einem Auftragswert von etwa 650 Mio. DM bereitgestellt worden. Schließlich wurden aus dem ERP-Sondervermögen im Rahmen der Auftragsfinanzierung Berlin zur Schiffbauförderung Kredite in Höhe von 124 Mio. DM eingesetzt.

Nach Ansicht der Bundesregierung haben die bisher gewährten Hilfen maßgeblich zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit des deutschen Schiffbaus und zur Sicherung der Beschäftigung bei den deutschen Werften beigetragen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung den Produktionsapparat der westdeutschen Werften? Hält sie den erreichten Konzentrationsgrad für ausreichend? Nach welchen Kriterien vergibt sie die ERP-Kredite für Anpassungsinvestitionen bei den Werften?

Der Leistungsstand der deutschen Werften entspricht im allgemeinen dem internationalen Standard. Die fortschreitende technische Entwicklung zwingt jedoch zu einer laufenden Anpassung des Produktionsapparates, für deren Finanzierung erhebliche Mittel aufgebracht werden müssen. Es ist deshalb in Aussicht genommen, ERP-Kredite in Höhe von 70 Mio. DM zur Förderung von Investitionen zu gewähren, die

a) dem Bau neuer Schiffstypen oder größerer Schiffe,

b) dem verstärkten Übergang zur Sektions- und Kompaktbauweise sowie der Serienfertigung,

c) der Produktionssteuerung,

d) der Verarbeitung neuer Materialien

dienen. Im ERP-Wirtschaftsplan 1968 sind bereits 55 Mio. DM für 1968 und 1969 veranschlagt.

Da die Bundesländer gleichwertige Hilfen in Aussicht gestellt haben und bei den einzelnen Vorhaben eine 50%ige Eigenbeteiligung der Werften Voraussetzung ist, können Investitionen im Gesamtwert von voraussichtlich 280 Mio. DM gefördert werden. Die Förderung von Ersatzinvestitionen und von Investitionen zum Zwecke der Produktionsausweitung ist nicht zulässig.

*) Im Rahmen der Ausfuhrgarantien und -bürgschaften kommt der Bund den Schiffsexporteuren dadurch entgegen, daß die Selbstbeteiligung auf 10 % herabgesetzt und die Deckung auf den Teil des Exportkredits beschränkt werden kann, der nicht durch eine erststellige Schiffshypothek gesichert ist.

Diese Anpassungshilfen können auch zur Erleichterung von Konzentrationsvorhaben beitragen. Die Bundesregierung erkennt an, daß die deutschen Werften auf diesem Gebiet in den letzten Jahren beträchtliche Anstrengungen unternommen haben. Sie ist aber der Überzeugung, daß hier noch Fortschritte möglich sind. Dies gilt vor allem für die kleinen und mittleren Werften.

3. Ist es möglich, die deutschen Hilfen mit den Subventionen anderer Schiffbauländer zu vergleichen? Kann aus einem derartigen Vergleich gefolgert werden, daß die von der Bundesregierung gewährten Hilfen einer gewissen Modifizierung bzw. Erweiterung bedürfen? Welche Rolle spielt der deutsche Kapitalmarktzins in diesem Zusammenhang?

Ein Vergleich der deutschen Hilfen mit den Subventionen anderer Schiffbauländer ist schwierig, weil die Subventionsformen sehr unterschiedlich sind. Außerdem setzt die Ermittlung des Beihilfeäquivalents häufig die Kenntnis interner Zusammenhänge voraus, in die in aller Regel kein Einblick gewonnen werden kann. Schließlich sind vielfach neben dem Staat auch andere Institutionen auf dem Gebiet der Schiffbauförderung tätig, ohne daß sich über die Bedeutung ihres Wirkens hinreichend Klarheit erlangen läßt.

Soweit die wesentlichen Beihilfemaßnahmen der anderen Hauptschiffbauländer für den Einzelfall oder global quantifizierbar sind, werden sie nachstehend aufgeführt. Die Angaben beruhen vor allem auf Unterlagen der OECD und der EWG.

a) Japan gewährt seinen Werften insbesondere Finanzierungshilfen. Bei allen Exportgeschäften können dadurch 80 % des Kaufpreises für acht Jahre zum ermäßigten Zinssatz von 5,5 % kreditiert werden. Diese Konditionen sind angesichts des hohen Weltmarktanteils der japanischen Werften (rd. 50 %) für den internationalen Schiffbau bestimmend.

   In der 1964 abgeschlossenen Werftenquete der Bundesregierung wurde der aus diesen Hilfen und den Finanzierungserleichterungen für inländische Reeder resultierende Zinsvorteil gegenüber dem normalen japanischen Kapitalzins mit rd. 200 Mio. DM jährlich angegeben. Zuverlässige neuere Zahlen stehen nicht zur Verfügung, doch dürfte eine wesentliche Steigerung eingetreten sein, da sich auch die Produktion beträchtlich erhöht hat. Eine EWG-Arbeitsgruppe hat den Wert der japanischen Werfthilfen bei Exportlieferungen mit etwa 10 % des Baupreises errechnet.

   Von erheblicher Bedeutung für die japanische Werftindustrie sind auch die Förderungsmaßnahmen für den Ausbau der eigenen Flotte. Seit 1963 erhielten 6 Reedereigruppen Kredite der Regierung in Höhe von etwa 3,5 Mrd. DM und 210 Mio. DM Zinssubventionen. Durch diese Mittel wurde der Bau von 237 Schiffen mit insgesamt rd. 7 Mio. BRT gefördert.

b) Schweden hat in einem Sonderfall zur Vermeidung von Beschäftigungsschwierigkeiten durch Übernahme einer Beteiligung an der Udevalla-Werft und Zahlung eines verlorenen Zuschusses staatliche Hilfen von insgesamt mehr als 70 Mio. DM gewährt. Andere Schiffbausubventionen sind nicht bekannt geworden. Die schwedische Werftindustrie drängt jedoch auf die Gewährung von Finanzierungserleichterungen. Es ist nach den vorliegenden Informationen nicht ausgeschlossen, daß auch die schwedische Regierung eine allgemeine Beihilferegelung einführt.

c) In Großbritannien können die Werften etwa die gleichen Konditionen anbieten wie in Japan. Nach amtlicher britischer Auskunft werden dabei keine staatlichen Mittel eingesetzt. Die Finanzierung erfolgt über den Bankenapparat.

Britische Reeder erhalten für Schiffsneubauten einen Investitionszuschuß von 25 %. Dies gilt auch, wenn der Auftrag in das Ausland vergeben wird. In der Praxis kommt diese Regelung aber überwiegend britischen Werften zugute, weil die britische Regierung die Möglichkeit geschaffen hat, Aufträge britischer Reeder zu den gleichen günstigen Bedingungen zu finanzieren wie Exportlieferungen.

Britische Werften in den „development areas", das sind mehr als 90 % aller Werftbetriebe in Großbritannien, bekommen seit Ende 1966 Investitionskostenzuschüsse in Höhe von 45 %. Außerdem stehen für alle Werften für die Jahre 1967 bis 1970 rd. 400 Mio. DM zum Zwecke der Strukturverbesserung zur Verfügung.

d) Frankreich fördert seine Werftindustrie durch direkte Bausubventionen, deren Höhe im Laufe der letzten Jahre von mehr als 20 auf jetzt 10 % des Auftragswertes gesenkt wurde. Die für diesen Zweck im französischen Staatshaushalt ausgewiesenen Beträge beliefen sich im Durchschnitt der Jahre 1965 bis 1967 auf jährlich rd. 200 Mio. DM.

Bei der Beurteilung dieser Zahl ist zu berücksichtigen, daß die Produktion an Schiffsneubauten in Frankreich im Durchschnitt mit 500 000 BRT halb so groß wie in der Bundesrepublik Deutschland ist.

Neben den Bausubventionen erhalten die französischen Werften für ihre Ausfuhrlieferungen noch Finanzierungsvergünstigungen, die allerdings nicht auf den Schiffbau beschränkt sind, sondern auch für andere Investitionslieferungen gewährt werden.

e) Auch Italien gewährt seinen Werften Bausubventionen, die zur Zeit bei einzelnen Schiffstypen bis zu 18 % der Herstellungskosten erreichen können. Da die Kosten in der Regel höher als die Verkaufspreise sind, beträgt die Subvention auf den Preis bezogen in diesen Fällen rd. 20 %. Der Beihilfesatz soll sich fortlaufend verringern und am 1. Januar 1972 nur noch 10 % der Baukosten betragen.

Die italienische Regierung stellt im Rahmen dieser Beihilfe-regelung für die Zeit vom 1. Januar 1967 bis 31. Dezember 1971 rd. 80 Mrd. Lire – mehr als 500 Mio. DM – bereit. Die Schiffsneubauproduktion in Italien lag im Durchschnitt der Jahre 1965 bis 1967 bei 450 000 BRT.

Diese Übersicht zeigt, daß andere führende Schiffbauländer ihre Werften in stärkerem Umfang fördern oder die Förderung auf einen größeren Anwendungsbereich erstrecken als es in der Bundesrepublik Deutschland geschieht. Es wird aber schon aus Haushaltsgründen kaum möglich sein, eine Erweiterung der deutschen Schiffbauhilfen vorzusehen.

In diesem Zusammenhang kann die Entwicklung auf dem deutschen Kapitalmarkt Bedeutung erlangen, weil eine Senkung der Zinssätze für die Refinanzierung von Schiffskrediten unter Umständen eine Verringerung der Zinsverbilligung durch den Bund gestattet. Auf diese Weise könnten mehr Aufträge gefördert werden, ohne daß die Hilfen des Bundes erhöht werden müßten. Allerdings würde eine gegenläufige Zinsentwicklung dann auch zu einer Kürzung des begünstigten Auftragsvolumens zwingen, wie dies bereits beim V. Werfthilfeprogramm der Fall war. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau, die die Werfthilfeprogramme durchführt, ist nach den vom Bund erlassenen Richtlinien gehalten, bei der Bemessung der Hilfen auch die Zinsentwicklung auf dem deutschen Kapitalmarkt zu berücksichtigen.

4. Welche Leitlinien wird die Schiffbaupolitik der Bundesregierung in der Zukunft verfolgen? Welche Rolle spielt dabei die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen des Schiffbaus in der EWG? Sind bereits alle unternehmerischen Möglichkeiten zur Verbesserung der Wettbewerbsstellung der deutschen Werften ausgeschöpft worden?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß die deutschen Werften in einem ausschließlich an der unternehmerischen und betrieblichen Leistung orientierten Wettbewerb sich nicht nur behaupten, sondern ihre Marktstellung sogar noch verbessern könnten. Sie sieht deshalb das wesentlichste Ziel ihrer Schiffbaupolitik im weltweiten Abbau aller Subventionen. Leider hatten entsprechende Bemühungen auf internationaler Ebene, insbesondere in der OECD, bisher nicht den gewünschten Erfolg.

Solange die Wettbewerbsverfälschungen im Weltschiffbau fortbestehen, wird die Bundesregierung prüfen, inwieweit sie im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit zum Ausgleich der Verzerrungen und damit zur Sicherung der Werftbeschäftigung beitragen kann. Dabei erwartet sie, daß die Werften selbst alle Anstrengungen unternehmen, um ihre Konkurrenzfähigkeit zu stärken. Die Möglichkeiten, auf diese Weise zur Verbesserung der Wettbewerbsstellung des deutschen Schiffbaus beizutragen, sind nach Ansicht der Bundesregierung noch nicht voll ausgeschöpft worden.

Die bisherige deutsche Schiffbaupolitik entspricht weitgehend den Leitlinien, die im Entwurf des Zweiten Programms für die mittelfristige Wirtschaftspolitik über den Schiffbau der EWG entwickelt worden sind. Prinzipielle Änderungen werden deshalb nach der Annahme des Programms durch den Rat und die Mitgliedstaaten nicht erforderlich sein.

In einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen des EWG-Schiffbaus sieht die Bundesregierung einen gewissen Ansatzpunkt, aber keine befriedigende Lösung der Schiffbauprobleme. Angesichts des geringen Anteils der EWG-Schiffbauländer an der Weltschiffbauproduktion von rd. 15 % in 1967 und des internationalen Charakters dieses Marktes können die Schwierigkeiten nur im weltweiten Rahmen behoben werden. Die Bundesregierung wird im Zusammenhang mit den Harmonisierungsbemühungen in der EWG keine zwingenden finanziellen Verpflichtungen eingehen können.

In Vertretung

Dr. Arndt